ROK III. CZERWIEC Nr. 21.

WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO



Dlaczego nie odbędzie się Wyścig Tatrzański.

Nagłówek tego artykułu nie będzie niespodzianką dla członków K. K. A., od wielu miesięcy bowiem ciągnie się dyskusja na posiedzeniach Komisji Sportowej i Zarządu na temat czy „Wyścig Tatrzański" może się tego roku odbyć? Po wszechstronnem rozważeniu problemu doszliśmy do przekonania, iż urządzenie tego roku wyścigu jest niemożliwe.

Oczywiście powzięcie takiej decyzji było rzeczą bardzo trudną. Wyścig Tatrzański stał się bowiem w ostatnich latach nietylko czołową imprezą Krakowskiego Klubu Automobilowego, lecz także jedną z najwybitniejszych imprez w Polsce wogóle. Powodzenie jego u kierowców krajowych jak i zagranicznych, a przedewszystkiem wzięcie u pubilczności było bardzo wielkie, o czem świadczą ostatnie wyścigi. Organizacja wyścigu, która dwa lata temu skrystalizowała się ostatecznie, znalazła pełne uznanie w prasie sportowej i codziennej. To pełne powodzenie i uznanie wyścigu nakładało jednak na Klub krakowski tem większą odpowiedzialność o los imprezy w tym roku. Nie mając możności utrzymania wyścigu tegorocznego na wysokim poziomie lat poprzednich, K. K. A. zdecydował się imprezę tę chwilowo przerwać. Podajemy niektóre motywy tej decyzji:

1) Droga dojazdowa do Zakopanego uległa fatalnemu pogorszeniu, co stwarza trudności komunikacyjne dla ewentualnych przyjezdnych. Zawodnicy już w roku zeszłym skarżyli się na zły stan drogi między Zakopanem a terenem wyścigowym. W obecnych warunkach niemożliwem byłoby polepszenie zeszłorocznego stanu drogi. Wreszcie Klub nie może mieć pewności, że sama trasa wyścigowa będzie na czas wyścigu należycie wyremontowana.

2) Ogólny kryzys daje się odczuwać oczywiście i w szeregach automobilistów amatorów. Liczba zawodników amatorów jest obecnie znikoma, liczba osób jeżdżących samochodami nieustannie maleje, tak, że zachodzi niebezpieczeństwo, iż wyścig nie będzie miał zawodników amatorów, nie będzie miał również i widzów, przyjeżdżających własnymi samochodami.

3) Zawodnicy startujący na samochodach wyścigowych są obecnie w Polsce rzadkością. Jeżeli mają jeszcze z dawnych czasów samochody, to nie są w stanie brać udziału bez zwrotu kosztów efektywnie w gotówce wyłożonych. Ten stan rzeczy jeszcze się gorzej przedstawia, jeżeli chodzi o zawodników zagranicznych, sprowadzonych do Polski po raz pierwszy przez K. K. A. Zawodnicy ci nie przyjadą bez zwrotu kosztów i bez premji startowej. Łączy się to oczywiście ściśle z problemem finansowym wyścigu.

4) „Wyścig Tatrzański" jest imprezą bardzo kosztowną i nawet w okresie znacznego powodzenia przedstawiał ryzyko finansowe, które dało się umniejszyć tylko przez ofiarną i bezinteresowną pracę członków Klubu, dających swój czas i łożących znaczne sumy na wyścig. Gdy tego roku na udział ten można liczyć w znacznie mniejszej ilości, gdy dalej liczyć się musimy z mniejszym udziałem widzów, gdy odpadają wszelkie możliwe subwencje czy pomoc innych Klubów — wyścig przedstawia tak wielkie ryzyko finansowe, że Klub nie może w dzisiejszych krytycznych czasach ryzyka tego podjąć. Należy zaznaczyć, że powodzenie wyścigu, zarówno techniczne, a przedewszystkiem finansowe na tym odległym terenie, zależne jest przedewszystkiem od pogody. W razie deszczu i niedopisania (zmniejszonej przez kryzys) liczbi widzów, niepowodzenie finansowe wyścigu może uróść do rozmiarów katastrofy dla Klubu.

5) Krakowski Klub Automobilowy spodziewał się wydatniejszej pomocy ze strony miarodajnych czynników Zakopiańskich, niestety propozycje Zakopanego okazały się niedostatecznemi. Czy Zakopane ma dosyć zrozumienia dla własnych interesów — nie chcemy tego na tem miejscu omawiać.

Pierwsze przez Wys. Województwo Krakowskie koncesjonowane

Biuro organizacyjne i buchalteryjno-rewizyjne S. SANDHAUSA

zaprzysiężonego biegłego sądowego i rewidenta dla Spółdzielni z ramienia Rady Spółdzielczej Ministerstwa Skarbu.

Kraków, Szujskiego 1, tel. 147-04. **Kraków, Szujskiego 1, tel. 147-04.**

„SANRECO"

I. Dział Organizacyjny. Organizacja księgowości przedsiębiorstw wg. wszelkich najnowszych systemów. Zastosowanie indywidualne do potrzeb i życzeń danego przedsiębiorstwa przy uwzględnieniu najnowszych systemów prawn. i podatkowych.

Zakłada również księgi według własnego najnowszego systemu i nakładu dającego zawsze gotowy bilans i potrzebne daty statystyczno-kalkulacyjne.

Druki własne. Prospekty wysyła na żądanie odwrotnie. — Specjalny dział dla organizacji księgowości małych i średnich przedsiębiorstw. — Porady w sprawach organizacyjnych.

II. Dział Buchalteryjno-Rewizyjny. Bilansowanie. Regulacja i reorganizacja zaniedbanej księgowości. Stały lub czasowy nadzór nad księgowością. Porady we wszelkich sprawach buchalteryjnych i rewizyjnych. Prowadzenie ksiąg mniejszych przedsiębiorstw własnemi siłami i we własnem biurze.

III. Dział Korespondencyjny. Udziela listownie porad we wszelkich sprawach buchalteryjnych i rewizyjnych.

W tej więc trudnej sytuacji wobec braku niezawodnych jeźdźców własnych, wobec zmniejszenia się liczby funkcjonarjuszy wyścigu, wobec zwiększonego natomiast kilkakrotnie ryzyka finansowego, Krakowski Klub Automobilowy postanowił tego roku wyścigu nie urządzić. Sądzimy, że lepiej jest wyścig podjąć w najbliższym czasie lepszej konjunktury, aniżeli urządzić wyścig nieudany.

K. K. A. nie zarzucając myśli urządzenia „Wyścigu Tatrzańskiego“ w najbliższej przyszłości, równocześnie zajmuje się problemem urządzenia nowej imprezy w pobliżu Krakowa. Impreza ta nie tak odległa jak Morskie Oko, umożliwiłaby udział miejscowych jeźdźców, zapewniła udział widzów i byłaby dostępniejszą dla zawodników zagranicznych. Sądzimy, iż w niedługim czasie będziemy mogli członków naszych poinformować obszernie o nowych projektach Komisji Sportowej. **T. B.**

Konferencje w sprawach drogowo-turystycznych

z inicjatywy Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Problem drogowy w Polsc, obecny katastrofalny stan dróg i zaniechanie jakichkolwiek robót na drogach wywołały reakcję ze strony zainteresowanych tym problemem organizacji i w tym celu Komisja Turystyczna Klubu z inicjatywy p. Dr. Bolesława Macudzińskiego w porozumieniu z Izbą Handlowo-Przemysłową oraz Polskim Związkiem Turystycznym spowodowali zwołanie konferencji Turystyczno-Drogowej dla omówienia na forum publicznem kwestji drogowej.

Poprzednio w dniu 14 maja odbyła się w Izbie Handlowo-Przemysłowej konferencja Turystyczno-Uzdrowiskowa w obecności Wiceministra Skarbu p. Starzyńskiego i Wiceministra Komunikacji p. Gallota. Na konferencji tej, która odbyła się w przepełnionej sali obrad Izby Handlowo-Przemysłowej i w której wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych władz, uzdrowisk i organizacji turystycznych, podczas której oświetlano z różnych stron problem turystyki i uzdrowisk, — wygłosił p. Dr Macudziński krótki referat o znaczeniu automobilizmu w turystyce i przedłożył szereg postulatów dla rozwoju turystyki. Postulaty te streszczały się głównie w kierunku naprawy dróg, a to:

1) przez przyznanie funduszowi drogowemu stałej dotacji ze skarbu państwa,

2) znowelizowania ustawy o funduszu drogowym przez obniżenie lub zniesienie dzisiaj obowiązujących opłat, a wprowadzenie takich, któreby odpowiadały zasadzie „płać, jak jedziesz“,

3) przez natychmiastowe doprowadzenie najważniejszych szlaków turystycznych i dróg o znaczeniu gospodarczem do stanu używalności,

4) traktowanie problemu komunikacji drogowej na równi z komunikacją kolejową jako równie ważnej dla życia gospodarczego i turystyki,

5) Zniesienie opłat konsularnych za wizy wjazdowe do Polski, tamujących ruch turystyczny z zagranicy.

Zarazem zaprosił p. Dr. Macudziński imieniem Klubu wszystkich obecnych na konferencję, na której omówionoby szczegółowo sprawę gospodarki drogowej.

W dniu 4-go czerwca br. odbyła się w Izbie Handlowo-Przemysłowej wspomniana konferencja Turystyczno-Drogowa w obecności Wiceministra Komunikacji Inż. Gallota, Dyrektora Dapertamentu Melchiora Nestorowicza, Dyrektora Robót Publicznych Inż. Siły Nowickiego, Prezesa Krakowskiej Dyrekcji Kolei Inż. Bobkowskiego oraz bardzo licznych przedstawicieli zainteresowanych instytucji, wśród których zwłaszcza zauważyć można było prawie że wszystkich powiatowych inżynierów drogowych z całego Województwa Krakowskiego.

Imieniem organizatorów i zastępując nieobecngo Prezydenta Izby Przemysłowo-Handlowej zagaił zebranie w wymownych słowach Prezes K. K. A. p. Antoni hr. Potocki, który też następnie konferencji przewodniczył.

Referaty wygłosili:

Członek Krakowskiego Klubu Automobilowego Inż. Karol Zinkiewicz, były Naczelnik Wydziału Drogowego Okręg. Dyrekcji Robót Publicznych „o gospodarce drogowej“. W referacie swoim oświetlił Inż. Zinkiewicz problem drogowy z punktu widzenia gospodarczego, technicznego i turystycznego.

Następnie Dyrektor Polskiego Związku Turystycznego p. Z. Beres wygłosił referat o odetatyzowaniu budownictwa drogowego na tle obecnej sytuacji gospodarczej oraz o komunikacji szosowej i jej stosunku do komunikacji kolejowej.

W treściwym, opartym na cyfrach i z wielkiem zainteresowaniem przyjętym referacie omówił p. Dr. Macudziński problem reformy ustawy o funduszu drogowym. Wskazał na olbrzymie obciążenia płatników, na fatalne skutki obowiązującej obecnie ustawy, na niesłychanie kosztowny biurokratyczny i nie prowadzący do celu sposób ściągania opłat na fundusz drogowy. Poczem przedstawił konkretny projekt znowelizowania opłat na rzecz funduszu drogowego, a to przez:

1) obniżenie dotychczasowych opłat od wagi po-

jazdu na 5—20 zł. od 100 kg rocznie, płatnych przy rejestracji samochodu, przez co uniknęłoby się kosztownego ściągania opłat za pośrednictwem samorządów,

2) zaprowadzenie 20-to groszowej opłaty od kg benzyny na rzecz funduszu drogowego,

3) opłaty od opon w wysokości 2 zł. od 1 kg,

4) opłaty od koni po zł. 4 od konia rocznie.

Projektowane opłaty według danych statystycznych powinny przynieść około 30 miljonów zł. rocznie, a przyjmując, że skarb państwa zapewni stałą dotację budżetową w wysokości 30 miljonów zł. — fundusz drogowy będzie mógł rocznie dysponować kwotą 60 miljonów zł., co powinno wystarczyć na konserwację a nawet i częściową rekonstrukcję dróg państwowych.

Następnie wygłosił referat o turystyce samochodowej Sekretarz Komisji Turrystycznej K. K. A. p. Dr. Ignacy Cieszyński, który wskazał na kolosalny rozwój turystyki samochodowej w ostatnich 10-ciu latach i na wielkie znaczenie tego rozwoju turystyki dla rozwoju gospodarczego miejscowości turystycznych. Omówił krótko działalność turystyczną Klubów Automobilowych i Touring Klubów, a następnie znaczenie dróg dla rozwoju turystyki samochodowej, wskazał na katastrofalny stan dróg turystycznych i mostów w Województwie Krakowskiem i wyliczył n. p., że na 1113 km dróg o znaczeniu turystycznem w Województwie Krakowskiem: 556 km jest w stanie złym, 477 w stanie średnim, a 80 km w stanie dobrym.

Postulaty przedstawione w poszczególnych referatach a uzgodnione uprzednio z zainteresowanemi instytucjami, zreasumował Dyrektor Izby Handlowo-Przemysłowej p. Inż. Mianowski, omawiając problem drogowy z punktu widzenia gospodarczego i przemysłu turystycznego.

Dyrektor Departamentu Drogowego Min. Rob. Publ. p. Inż. Melchior Nestorowicz przedstawił zebranym świeżo przez Ministerstwo Robót Publicznych opracowane wykresy ruchu na drogach państwowych w całej Polsce w 1930 r., według których ruch samochodowy w porównaniu z r. 1926 wzrósł kilkakrotnie. Następnie odpowiadał na kilka kwestji techniczno-drogowych, poruszonych w referatach.

Wkońcu przemówił Wiceminister Inż. Gallot, zapewniając, że sprawom drogowym poświęca rząd

Uroczystość otwarcia Parku Narodowego w Pieninach.

Dyrekcja Naczelna Lasów Państwowych ma zaszczyt zaprosić na uroczystość powitania gości czechosłowackich z okazji ogłoszenia Parku Narodowego w Pieninach, która odbędzie się dnia 17 lipca 1932...

— Jedziemy — panno Janko — co? — rzekł urzędujący Wiceprezes i zaraz zabraliśmy się energicznie do namawiania Sekretarza Generalnego, aby Klub był należycie „reprezentowany“.

— Nie jadę, wóz nie rejestrowany, numerów niema...

— Wszystko jedno — to bez numerów „DO REJESTRACJI“, a może ktoś pożyczy... itp., aż znalazły się numery i numerki chcące się przejechać i zabawić, tak, że nie można było nawet w wozie pomieścić.

Wcześnie rano trochę deszcz kropił — to tylko, aby nas nastraszyć, — ale o 6.30, kiedy nastąpił wyjazd, niebo ukazało udobruchaną twarz, ocierając resztki łez białą chmurką (co za poezja!).

Austro-Daimler ryczał z fantazją otwartym „auspufem“ (a może tylko dlatego, aby zagłuszyć jakieś podejrzane kołatanie w dyferencjale) i sunął romantycznymi wirażami dróżki „przez Siepraw“, w ślad za Lancią pana Wawreczki. Wiceprezes Zieleniewski co jakiś czas upewniał się:

— Panie Krop, czy my dojedziemy do Czorsztyna?

— Dojedziemy — panie Dyrektorze.

— A wrócimy?

— Wrócimy, panie Dyrektorze!

— A... czy... tym samym wozem?

A potem pocieszał nas:

— Bo Krop na to liczy, że wóz jutro idzie do remontu...

Nikt zresztą nie tracił zaufania do wspaniałego Daimlera i wesoło dojechaliśmy do miejsca zbiórki.

Czorsztyn. Szperling czeka z „czem chata bogata“ i coś przebąkują o łososiu, ale trzeba się spieszyć, przez granicę puszczą nas tylko „kupą“, więc musimy się razem trzymać.

Jest pani Olusia br. Gallowa, pani Janeczka Loteczkowa, Wawreczko, Hugo Ripper, nadjeżdża Prezes Bobkowski Daimlerem, wyładowanym po brzegi męską młodzieżą, no a pan Zieleniewski przywiózł Dr. Zopotha i mnie.

Jedziemy parę obrotów kół dalej. Po ścieżce od zamku czorsztyńskiego zbiegają do nas Wilhelm Ripper i Prof. Goetel, Komandorowie oficjalnej całej imprezy.

bardzo dużo uwagi, że nowelizacja funduszu drogowego jest w opracowaniu i że na sesji sejmowej w jesieni zostanie wniesiona odnośna ustawa do Sejmu. Zakomunikował, że Ministerstwo Skarbu postanowiło uruchomić kredyt w kwocie 6 miljonów zł. na cele zakupu kamienia na naprawę dróg, dla konserwacji najważniejszych szlaków. Odnośnie wyrażonych w referatach obaw o niedostateczne zrozumienie znaczenia dróg przez Ministerstwo Komunikacji, które dotychczas zajmowało się kolejami, wyraził Inż. Gallot, że obawy te bynajmniej nie zachodzą. Ministerstwo Komunikacji wie o tem, że przejmuje drogi w bardzo złym stanie i wszystko w granicach swej możliwości zarządzi, aby nie doprowadzić ich do zupełnej ruiny.

Bardzo interesujące, ze zrozumieniem rzeczy i przejęciem dla ważności sprawy — wygłoszone przemówienie przyjęli zebrani z wielkim aplauzem.

Na tem zakończyła się oficjalna część konferencji, poczem uczesnicy jej udali się do hotelu Francuskiego, gdzie Prezydjum Izby Handlowo-Przemysłowej wydało śniadanie z okazji przyjazdu Wiceministra p. Inż. Gallota. **I. C.**

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Nowi członkowie.

W poczet członków honorowych czasowych K. K. A. przyjęci zostali PP.:

Inż. Stefan Siła Nowicki, Dyrektor Robót Publicznych w Krakowie,
Inż. Aleksander Praczyński, Naczelnik Wydz. Drog. O. D. R. P.,
Eugenjusz Coselschi, poseł w Rzymie,
Antoni Locatelli w Bergamo,
Ferruccio de Luppis, generalny konsul Królestwa Italji w Amsterdamie,
Stefan Mastrogiacomo, prezydent miasta Bergamo,
Antoni Pesenti, prezes Automobilklubu w Bergamo.

W poczet członków sympatyków przyjęci zostali PP.:

Feo Niesiołowska w Krakowie,
Dr. Kazimierz Załuski w Krakowie.

W poczet członków nadzwyczajnych przyjęci zostali PP.:

Franciszek Mleczko w Krakowie,
Jan Buczyński w Zakopanem,
Jan Boligłowa w Krakowie,
Polskie Towarzystwo Tatrzańskie w Krynicy,
Adolf Hyla w Będzinie,
Halina Markowska w Krakowie,
Hubert Wessely w Zakopanem.

Ktoś rzuca pytanie:

— Wilku, czy pojedziesz łódką? Motory zagłuszają głos.

— Nie, wódki nie mam.

— No, wódkę mógłbyś też mieć, ale nie o to pytałem.

Na komendę wsiadamy do wozów i jedziemy. Przy urzędach celnych znowu postój. Funkcjonarjusze celni, przybrani odświętnie orderami, pozdrawiają:

— Dzieńdobry! — a potem

— Maucta!

Raz przynajmniej zagranicę bez tryptyków, paszportów itp. Jak to wygodnie!

Długi, piękny ton syreny „Lanci“ p. Wilka Rippera — to sygnał do dalszej jazdy — do Czerwonego Klasztoru.

— Wilek to jest do tego.

— Tak, on to umie. Chorągiewka, komenda!

Wprowadzono nas na ogrodzony trawnik z figurką św. Jana Nepomucena (to nie mój patron) w pośrodku, gdzie oczekiwała grupa czechosłowacka i nastąpiło powitanie obu grup (tj. polskiej i czechosłowackiej). Przyjechał jeszcze Hr. Stadnicki z Nawojowej z żoną. Nastąpił szereg przemówień, które rozpoczął generalny dyrektor lasów Inż. Siman, poczem mówił wiceminister Leśniewski, prof. Szafer, sen. Kowalik, prof. Goetel, prof. Domin i inni.

Opisali dzieje tworzenia Parku Narodowego w Pieninach, wyrazili uznanie Polsce, która przez założenie Parku Narodowego w Pieninach (po stronie polskiej) dała dobry przykład, dziękowali prof. Goetlowi za jego twórczą działalność nad założeniem Parku Zakopiańskiego. Wreszcie podkreślili doniosłość znaczenia parków natury i ochrony przyrody dla wzajemnego zbliżenia kulturalnego sąsiadujących narodów.

Ogółem wysłuchaliśmy dziesięć przemówień (!).

Następnie zaproszono nas na obiad do Smierdzonki. Szliśmy dość długo.

— Czy to tu ta Smierdzonka?

— Nie, tu jeszcze pachnie!

Dotarliśmy wreszcie do miejsca przeznaczenia. Obiad zakrapiany koniakiem „Henessy“ (trzy gwiazdki) i „pilznerem“, zjedliśmy z apetytem. Muzyka grała „narodne piesnicki“ (nie wiem, czy to właśnie tak się nazywa, dość, że były bardzo żywe i wpłynęły doskonale na nasze usposobienie).

Ktoś odkrył, że można dostać bardzo tanio dobre wino. Wnet zaczęto kombinować:

— Możeby tak sto litrów do baku.

Odłączyliśmy się od oficjalnego towarzystwa, gdyż oni mieli jechać łódkami Dunajcem do Szczaw-

TURYSTYKA.

Przebudowa drogi Kraków — Myślenice. — Objazd przez Świątniki — Siepraw.

W związku z przebudową drogi Kraków—Zakopane i mającem nastąpić w najbliższym czasie rozpoczęciu robót na odcinku Kraków—Myślenice, odbyła się w dniu 25 i 27 czerwca komisja, złożona z przedstawicieli Dyrekcji Robót Publicznych, Krakowskiego Klubu Automobilowego, Polskiego Związku Turystycznego i Związku Właścicieli Autobusów celem ustalenia najlepszego objazdu na czas zamknięcia drogi Kraków—Myślenice. Pan Dyrektor Robót Publicznych Inż. Siła-Nowicki, mając do dyspozycji pewną kwotę na remont drogi objazdowej, oddał inicjatywę wyszukania najlepszego objazdu w ręce zainteresowanych instytucji.

Komisja, w której z ramienia Klubu brali udział pp. Dr. Macudziński, Inż. Braun i Dr. Cieszyński, zaproponowała Dyrekcji Rob. Publ. jako drogę objazdową — drogę powiatową, prowadzącą przez Łagiewniki — Wróblowice — Świątniki — Siepraw — Polankę do Myślenic, łącznej długości około 30 km.

Droga ta, jakkolwiek zwłaszcza na odcinku Kraków—Siepraw, obecnie jest w złym stanie — jednak tak ze względu na odległość, jak i wzniesienia a również i koszt naprawy jest korzystniejszą od innych dróg wchodzących w rachubę, a więc prowadzących przez Wieliczkę — Dziekanowice — Dobczyce do Myślenic, albo przez Wieliczkę — Przeginię do Myślenic.

Przytem Komisja wyraziła swą opinję, aby dla bezpieczeństwa komunikacji, ze względu na niezbyt szeroką drogę, ruch furmanek z drzewem w dni przedtargowe ograniczyć tylko do pory nocnej, gdy niema normalnego ruchu autobusowego.

---

nicy, my zaś samochodami. Więc jeszcze prezes Zieleniewski postawił parę karafek dobrego winka, „strzemiennego“ (przy samochodach należałoby to nazwać „gumiennego“ albo „oponiaka“). Wszyscy są w świetnych humorach. Jeden tylko p. Hugo Ripper siedzi jakiś zadumany. Wobec tego p. Wawreczko zauważył:

— Patrzcie! Hugciu się zalał!

(Biedny p. Hugciu — pił tylko wodę!).

Chodziło o to, aby nie rozłączać towarzystwa. Inż. Bobkowski chciał jechać do Zakopanego. Co tu robić? Słuszne jest jednak przysłowie „gdzie djabeł nie może...“. Miłe spojrzenia pań wnet stopiły lodową skorupę stanowczości i znów trzy samochody zgodnie pomknęły szosą do Czorsztyna.

Tam czarna kawa, „benedyktynka“...

Po kilku minutach zjawia się oryginalne towarzystwo: pani Załuska, kpt. Loteczka i Dulek Kozłowski. Wszyscy w granatowych kostjumach marynarzy i białych czapeczkach. Zapraszają nas nad rzekę, by zwiedzić ich kamping, gdzie spędzają wakacje.

Nad brzegiem Dunajca, w lasku na piasku ustawiono dwa namioty (dla wyobrażenia przypomnieć sobie refrain z „Ojca Zadżumionych“ od słów: „rozbiłem namioty do „dziewięć dromaderów“ włącznie). Cudna kąpiel, z której i my korzystamy, potem dancing w pośród drzew przy gramofonie. Doprawdy, można pozazdrościć im romantycznego obozu. Honory domu spełnia Kaziu Załuski, tańczy boso. Nie boją się tu żmij. Podobno wzięli „Flit“ ze sobą.

Z żalem opuszczamy ten „raj“. Już robi się wieczór, a mamy jeszcze jechać do Szczawnicy.

W kawiarni zdrojowej wpadamy znów w towarzystwo czesko-polskie i zostajemy zaproszeni na kolację. Klub trzyma się razem. „Czysta“ nie ustępuje w niczem „Henessy‘emu“.

— Ach! żeby jeszcze można bylo tańczyć i szaleć!

— Niech pan uważa, bo on lubi robić bajki.

— Bajki — to Andersen! Nie wiedziałem, że ma taki talent, a ładne?

— Co?

— Baj—ki...

O już jedynasta! Trzeba jechać. Jakoś z powrotemtem jedzie się dużo dłużej i droga też gorsza. Znacznie gorsza niż w tamtą stronę, choć ta sama, „przez Siepraw“. Deszcz zaczął padać i woda chlapie z pod kół.

— I to ma być przyjemność? — narzeka zmęczony Prezes Zieleniewski.

Nie odpowiadam nic. Dzwoni mi jeszcze w uszach wesoły śmiech i majaczą obrazy słonecznego, tak miło spędzonego dnia. **Jana W.**

Objazd przez Świątniki — Siepraw jest obecnie w każdym razie lepszy niż dzisiejszy stan drogi do Myślenic, a gdy droga ta zostanie poprawioną, będziemy mieli znośny objazd.

Wszyscy automobiliści chętnie zniosą ewentualne niedogodności tego objazdu, mając nadzieję, że po ukończeniu budowy drogi Kraków — Myślenice będą mieli doskonałą szosę automobilową.

Według zasięgniętych informacji zamknięcie drogi potrwać ma około jednego roku.

Dnia 14 bm. otrzymał Klub w powyższej sprawie pismo Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie, które podajemy in extenso:

L. XI. D. I-22-57/2.

Do
Krakowskiego Klubu Automobilowego
w Krakowie, ul. św. Jana 11.

W związku z przebudową odcinków drogi państwowej Nr. 13 na przestrzeni Kraków—Myślenice i Kraków—Prądnik Czerwony powiadamia się, że ruch tranzytowy na tej przestrzeni z dniem 20 bm. zostanie zamknięty i skierowany w kierunku Zakopanego na drog. wojew. Kraków — Siepraw — Myślenice (przez Łagiewniki), w kierunku Białej: Żywca na dr. Kraków — Kobierzyn — Skawina, w kierunku Kielc na Biały Prądnik i na Rakowice.

za Wojewodę
(—) nieczytelny
w. z. Dyrektor Robót Publicznych.

Graniczne Urzędy Celne.

Jak wiadomo celny punkt przejściowy w Piwnicznej na drodze Stary Sącz — Piwniczna — Mniszek — Lubdowla nie wydawał „poświadczeń występu środków lokomocji zagranicę“, skutkiem czego turyści samochodowi, wyjeżdżający po raz pierwszy zagranicę, zmuszeni byli udawać się po takie świadectwa do najbliższego urzędu celnego w Muszynie lub Niedzicy, co powodowało wiele przykrości i narzekań.

Na skutek interwencji Biura Turystycznego K. K. A. zawiadomił Automobilklub Polski, że Ministerstwo Skarbu upoważniło celny punkt przejściowy w Piwnicznej do wydawania „poświadczeń występu środków lokomocji zagranicę“.

Obecnie Biuro Turystyczne K. K. A. stara się o otwarcie celnego punktu przejściowego dla pojazdów mechanicznych w Zwardoniu i wogóle otwarcie tej drogi dla przekraczania granicy przez pojazdy mechaniczne. Przez to umożliwioneby zostało najkrótsze połączenie z Krakowa przez Żywiec do Czaczy i dalej na Słowaczyznę.

Zniżki kolejowe.

K. K. A. przypomina pp. Członkom, że przynależność do Klubu upoważnia do korzystania ze zniżek przy przejazdach kolejowych. Zniżki te zostały z dniem 1 lipca br. podwyższone z 25% do 33½ od ceny normalnego biletu kolejowego i są ważne przy przejazdach pomiędzy stacjami:

Dr ZENON GRABOWSKI.

Urlop w samochodzie.

(Dokończenie).

Przyjechawszy do Raguzy udaliśmy się do Kupari, która to miejscowość jest w Polsce dość reklamowaną. Okazało się, że jest to przedsiębiorstwo czeskie a w dodatku odrazu wyszło na jaw, że cała propaganda tego przedsiębiorstwa prowadzona w Polsce jest oparta na niesumienności kupieckiej. W prospektach znajdujemy dane, iż koszt dzienny utrzymania wraz z wszystkiemi należytościami wynosi 96 dynarów, to znaczy około 16 zł. Tymczasem na miejscu okazuje się, że pokoju z utrzymaniem niżej 125 dynarów, tj. około 20 zł. dostać nie można. Komfort europejski polega na tem, że zarówno wodę ciepłą jak i zimną nosi się w dzbankach. Plaży niema wogóle, a jedynie nad brzegiem morza jest przestrzeń około 2 m. wysypana drobnym żwirkiem. Ponieważ przedsiębiorstwo znajduje się w małej zatoczce zamkniętej skalistą wyspą, niema przeto zupełnie widoku na otwarte morze.

Kto jednak dzięki reklamie wpadnie tutaj, pozostaje, gdyż miejscowość ta jest oddalona około 15 km. od Dubrownika a „dogodna“ komunikacja autobusowa kosztuje w jedną stronę około 5 zł.

Jedynie kawałek plaży znajduje się na półwyspie Lapad w Dubrowniku i tam najlepiej jest się umieścić.

Wogóle Jugosławja jest niesłychanie drogą. Średnio utrzymanie dzienne, składające się z trzykrotnego posiłku, kosztuje około 20 zł., przy prymitywnym dość urządzeniu pensjonatów. O ile dawniej Jugosławja była tanią, o tyle teraz panuje tam wyzysk właścicieli pensjonatów, którzy wyobrażają sobie, że są Riwierą francuską i że goście muszą do nich przybyć. W przeciwieństwie do Jugosławji jest znacznie taniej we Włoszech, przy naprawdę europejskim komforcie.

Dziwną jest rzeczą, że w pensjonatach i na plaży Jugosławjan prawie nie spotyka się. Jest tu dość dużo Czechów i Niemców, trochę Polaków i Węgrów, czasem trafiają się Anglicy i Francuzi.

Klimat w Raguzie jest prawdziwie afrykański. Temperatura dochodzi w dzień do 50°, w nocy do 27°, a temperatura wody wynosi przy brzegu około 25°. We znaki dają się moskity, o ile ktoś przed nimi należycie nie zabezpieczy mieszkania.

Po 16-to dniowym pobycie, korzystając z idealnej pogody i bezchmurnego nieba, udaliśmy się w drogę

Będzin - miasto, Białystok, Bielsko, Borysław, Brześć n/Bugiem, Bydgoszcz, Chorzów, Cieszyn, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Drohobycz, Grudziądz, Jarosław, Jasło, Kalisz, Kałusz, Katowice, Kielce, Kołomyja, Kraków, Królewska Huta, Lublin, Lwów, Łódź, Łuck, Nadwórna, Nowy Sącz, Piotrków, Poznań, Przemyśl, Radom, Rybnik, Sosnowiec, Stanisławów, Stryj, Tarnopol, Tarnów, Toruń, Warszawa, Wilno, Włocławek, Zawiercie i Żywiec z jednej strony,

a stacjami:

Augustów, Biała — Lipnik, Białowieża, Brasław, Broszniów, Bystra, Chęciny, Chojnice, Cieszyn, Delatyn, Dolina, Druskienniki, Gdynia, Germakówka, Gorlice, Hel, Hrebenów, Hucisko, Inowrocław, Iwanie Puste, Iwonicz, Jaremcze, Jastrzębie Zdrój, Jaworze — Jasienica, Jeleśnia, Kartuzy, Kielce, Kolibki, Kołomyja, Krokowo, Kruszwica, Krynica, Krzemieniec, Landwarowo, Leosia, Ławoczno, Łyntupy, Maków, Mikuliczyn, Milówka, Mszana Dolna, Muszyna, Nadwórna, Nałęczów, Nowojelnia, Nowy Targ, Obłaziec, Olkusz, Orłowo, Osielec, Ostrowiec, Piwniczna, Płociczno, Polana, Poronin, Puławy, Rabka, Raycza, Rymanów, Rytro, Sandomierz, Sianki, Skoczów, Sole, Sławsko, Słonim, Stary Sącz, Sucha, Suwałki, Synowódzko Wyżne, Tama-Brodzka, Tatarów, Tleń, Truskawiec-Zdrój, Tuchla, Ustroń, Wąchock, Wejherowo, Węgierska Górka, Wieliczka, Wielka

Wieś (Hallerowo), Wieżyca, Wilkowice-Bystra, Wisła, Włodawa, Worochta, Woronienka, Zakopane, Zaleszczyki, Zwardoń, Żegiestów-Zdrój i Żywiec z drugiej strony.

Zniżkę otrzymuje się przy zakupnie biletów, za okazaniem specjalnej legitymacji Związku Polskich Towarzystw Turystycznych. Sekretarjat K. K. A. za opłatę 3 zł. i za załączeniem fotografji typu paszportowego wydaje powyższą legitymację. Legitymacja jest ważną na przeciąg jednego roku, może być jednak przedłużaną na następne dwa lata. Coroczne wznawianie kosztuje 2 zł.

---

powrotną na Mostar i Serajewo. Pożegnawszy się z górami, przez które prowadzi droga, z morzem, wjechaliśmy znowu w dzikie pustkowie. Naprawdę zastanawialiśmy się, o co właściwie ludzie prowadzili tutaj wojnę, skoro do dawnych fortów austrjackich, rozmieszczonych na wzgórzach, trzeba było dziesiątkami kilometrów dowozić wodę. Koło Mostaru temperatura dochodzi w cieniu do 55°, tak, że dalszą jazdę musimy w godzinach południowych przerwać. O godzinie 4-tej, kiedy żar ustał, wyruszamy dalej przepiękną doliną Nerenty. W czasie drogi przeważnie jedziemy wzdłuż linji kolejki wąskotorowej, prowadzącej przez Serajewo do Belgradu, która przechodzi przez 148 tuneli. W dolinie Nerenty, stanowiącej przepiękny przełom, spotykamy poraz pierwszy od szeregu tygodni zimną wodę, tryskającą jako podskórny potok ze zbocza wapiennych gór. Wieczorem przyjeżdżamy do Serajewa.

Serajewo jest miastem niesłychanie ciekawem. Górna jego część, Stare miasto, jest zamieszkała wyłącznie przez Mahometan. Miasto liczy 72.000 mieszkańców, w tem 8.000 żydów. Między żydami, połowa, to żydzi austrjaccy, a druga połowa, to żydzi hiszpańscy, pochodzący z grupy, która w czasie inkwizycji uciekła z Hiszpanji do Salonik. Druga ta grupa uciekła do Holandji. Żydzi hiszpańscy do dnia dzisiejszego mówią między sobą po hiszpańsku. Miasto posiada 102 meczety, stanowiące przeważnie przepiękne zabytki architektoniczne. Natrafiamy tutaj również na Polaków, którzy prowadzą przedsiębiorstwa handlowe i witają nas radośnie. Zwiedzamy również małą cerkiewkę prawosławną, istne cacko architektoniczne, licząca przeszło 1000 lat. Trafiamy na obrzęd przekraczania chorych dzieci, złożonych na podłodze przez popa, który ma je w ten sposób uzdrawiać.

Dalsza droga prowadzi nas do Belgradu. Po drodze spotykamy osobliwe stogi siana, rozmieszczone na drzewach w ten sposób, że oparte są na dolnych gałęziach, podczas gdy górne gałęzie są wycięte. W ten sposób chroni się siano przed wilgocią i zwierzętami.

Belgrad, stolica Jugosławji, robi wrażenie bardzo skromne. Właściwie miasto składa się z 3-ch głównych ulic, w obrębie których znajduje się pałac królewski, a reszta to peryferje. Imponujące wrażenie robi nowy gmach parlamentu.

Chcemy się przedostać na drugą stronę Sawy, by przejechać do Węgier. Okazuje się, że zjednoczone królestwo nie zdołało dotychczas połączyć dwóch brzegów Sawy, dzielących byłą część austrjacką od Serbji mostem, wskutek czego musimy przepra-

DR ZENON GRABOWSKI.

II. Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie.

Lwów! Jedno z najruchliwszych naszych miast kresowych. Lwów, który zarówno w czasie wojny, jak i w czasie pokoju chce być najbardziej żywotnem miastem polskiem i chce przodować w każdej dziedzinie.

Dzień 19-go czerwca 1932 miał być wielkiem świętem Lwowa. W dniu tym zostały wyznaczone Międzynarodowe Wyścigi Automobilowe na trójkącie szos, biegnących częściowo zabudowanemi ulicami i wszystko wskazywało na to, że całe społeczeństwo lwowskie, a więc wszystkie władze, jak i poszczególne jednostki, uważają sobie za punkt honoru, by dzień ten przypadający również na otwarcie Targów Wschodnich, wypadł jak najokazalej.

Właściwie do Lwowa jechać nie miałem, gdyż trudno się tam było dostać ze względu na zły stan dróg i panujący kryzys. Tymczasem w sobotę przed wyścigiem dowiedziałem się, że w południe wyjeżdża do Lwowa autobus „Saurer", napędzany motorem Diesla i że za bajecznie niską cenę zł. 30.— można się dostać do Lwowa i z powrotem. Oczywiście z tej nadzwyczajnej okazji natychmiast skorzystałem i żałować tylko należy, że „wyprawa" ta była tak źle zorganizowaną, iż autobus nie pojechał w pełnej obsadzie.

Przybywszy do Lwowa, dzięki nadzwyczajnej uprzejmości wicekomandora p. Orzechowskiego i sekretarza komisji sportowej p. Pilcera, mogłem się zapoznać z całą organizacją.

Kiedy około godziny 11-ej objechałem całą trasę wyścigową, podziwiałem przedewszystkiem nadzwyczajny stan nawierzchni, częściowo brukowanej, częściowo pokrytej ciężkim asfaltem i widziałem całą akcję około zamknięcia trasy. Kierownictwo wyścigów przeszło w tym roku z zabezpieczenia trasy ludźmi, na zabezpieczenie techniczne. Wszystkie ulice boczne wychodzące na trasę zamknięto w ten sposób, iż ustawiono na nich w dwuch rzędach kozły, na których rozmieszczono po trzy nad sobą leżące drabiny odpowiadające szerokości ulicy i poprzednio przygotowane. W ten sposób dostęp na trasę z bocznych ulic był zamknięty i najwyżej dwuch posterunkowych wystarczyło do pilnowania porządku. Wszystkie bramy kamienic zostały zamknięte, a policja wpuszczała do nich tylko ludzi zaopatrzonych w legitymacje stwierdzające, iż mieszkają w tych kamie-

---

wiać się promem. Po drugiej stronie do Zemunia niema zupełnie drogi, lecz kilka kilometrów jedziemy na przełaj błotnistemi łąkami.

W Chorwacji drogi są potworne. Gospodarka zaczyna przypominać obecne nasze drogi z tą może różnicą, że tam od czasu objęcia Chorwacji przez Serbję wogóle nic około konserwacji dróg nie robiono. W ten sposób „ciesząc się", że są drogi jeszcze gorsze od polskich, dojeżdżamy do Osjeku, gdzie przekraczamy granicę węgierską koło Mohacza. Dalsza droga prowadzi nas dobremi szosami węgierskiemi wzdłuż Dunaju do Budapesztu.

Pod wieczór wjeżdżamy do tego może najwspanialszego miasta europejskiego. Po umieszczeniu się w hotelu, wychodzimy na bulwary i w miarę zapadającego zmroku zwraca naszą uwagę jasność bijąca z wysokiego brzegu, na którym mieści się cytadela, pałac królewski i baszta rybacka. Okazuje się, że mniejwięcej raz na dwa tygodnie Budapeszt iluminuje te monumentalne budowle dla cudzoziemców. Mieliśmy właśnie to szczęście, że trafiliśmy na taką iluminację.

Budapeszt ze swoimi monumentalnymi gmachami, wspaniałymi bulwarami nad Dunajem i dużym ruchem, robi wrażenie dużej stolicy, chociaż dzisiaj jest stolicą małego państewka. Plakaty, spotykane w Polsce, zapraszają do Budapesztu na 3 dni, jednak naprawdę za krótki to czas, by móc dobrze zwiedzić to piękne miasto.

Niestety długo zatrzymać się nie możemy, gdyż urlopy nam się kończą i dlatego musimy wyjechać, by przez Komarno, Bańską Szczawnicę i Bańską Bystrzycę zdążyć do Polski.

Cała podróż pozostawiła po sobie wrażenie na całe życie. W ciągu stosunkowo krótkiego czasu niecałych 5-ciu tygodni zrobiliśmy około 5.000 km. i zwiedziliśmy cały szereg miast i krajów, od małych do wielkich, od najbardziej starych i zacofanych, do najbardziej nowoczesnych. Pogoda dopisała wspaniała, gdyż mieliśmy zaledwo dwa dni przelotnych deszczów.

Urlop w samochodzie jest bardzo tani, o ile koszt rozłożymy na wszystkich uczestników. W każdym razie jest on o wiele tańszy jak podróżowanie koleją, daje więcej emocji, większą bezpośredniość wrażeń, niezależność od środka lokomocji i możliwość oszczędnej jazdy przez nocowanie w mniejszych miejscowościach, gdzie wszędzie spotyka się naprawdę pierwszorzędnie, czysto i z komfortem urządzone hotele.

Kto raz spróbuje i będzie miał możność spędzania urlopu w samochodzie, ten nigdy już w inny sposób na urlop nie wybierze się.

nicach. Widziałem oddziały policji w ilości najmniej 500 ludzi, maszerujące na zamknięcie trasy, dalej oddziały wojska i Przysposobienia wojskowego, które również w tej akcji współdziałały. Powoli wypełniały się olbrzymie trybuny przy ul. Pełczyńskiej, w której to ulicy nie było miejsc stojących, co znacznie ułatwiało możność widzenia, oraz mniejsze trybuny umieszczone na Placu św. Zofji i na ul. Stryjskiej. Zarówno ulica Stryjska, jak i Kadecka wypełniały się niezliczonemi tłumami widzów, posiadających „bilety stojące". Zarówno dachy domów, jak i kominy cegielń przy ul. Pełczyńskiej były usiane wprost widzami. Dosłownie cały Lwów i wszyscy przyjezdni, którzy się w nim znaleźli, bądź to z okazji Targów Wschodnich, bądź też wyścigów, znaleźli się na trasie wyścigowej. Porządek panował wszędzie wzorowy, tak, że nie można było zauważyć najmniejszej usterki. Nadzwyczajnie zorganizowana przedsprzedaż biletów i programów na terenie całego śródmieścia i dojścia do toru wyścigowego, spowodowały, iż kasy znajdujące się na ulicach przy dojściach do toru, biletów prawie nie sprzedawały.

Obserwując całą organizację, dokładność i punktualność zarówno techniczną, jak i czasową, budziła się mimowoli radość. Widząc nadzwyczaj harmonijną i spoistą współpracę władz rządowych i samorządowych, wojska i policji z Małopolskim Klubem Automobilowym, budził się żal, dlaczego tylko częściowo jest tak w Zakopanem. Widać było, że każdy od najniższego funkcjonarjusza, do osoby najbardziej odpowiedzialnej, uważa za swój osobisty punkt honoru, by wszystko wypadło jak najlepiej i by móc powiedzieć z dumą, że wyścig udał się w zupełności i pod każdym względem.

Tylko dzięki tej nadzwyczajnej spoistości organizacji i zawdzięczając tym niezliczonym i nieznanym funkcjonarjuszom wyścigu, z których każdy spełnił w zupełności powierzone mu zadanie, mogło kierownictwo wyścigu osiągnąć taki sukces.

Krakowski Klub Automobilowy był w tym roku bardzo nielicznie reprezentowany. Zauważyłem wiceprezesów p. Zenona Zieleniewskiego i Wilhelma Rippera, skarbnika p. Marjana Lanca, sekretarza Komisji Sportowej p. Inż. Brauna, gospodarza p. Dra Zopotha, panią Posłową Dąbrowską z córką, panią Wandę Dobijową, p. Kęplicza, p. Dra Zwolskiego, pp. Koźmianów, p. Fillipiego i Sekretarza Klubu p. Czermaka. Pozatem zauważyłem naszych członków honorowych p. Prezydenta Miasta Belinę-Prażmowskiego i p. Wiceprezydenta Ducha. Wogóle zjazd członków klubów afiljowanych był nader nikły, prawdopodobnie wskutek złego stanu dróg.

Pogoda dopisała wspaniale.

Punktualnie o godzinie 14.15, zgodnie z programem nastąpiło zamknięcie trasy, a o godzinie 14.30 rozpoczął się start motocykli. Wyścigi motocyklowe dały dość dużo emocji i były prowadzone w ostrym tempie, czego dowodem, iż prawie połowa motocykli odpadła wskutek defektów, lub wypadków. Pierwsze miejsce zajął p. Gębala z Krakowa, osiągając średnią 74.900 km. na godzinę. P. Gębala osiągnął również najlepsze okrążenie toru 2 min. 15 sek. Ogólny żal wzbudziło odpadnięcie sympatycznego zawodnika p. Bathelta, który jadąc na starej swojej maszynie „Chater Lea", o pojemności 350 cm³ trzymał się aż do chwili wypadku na drugiem miejscu, za prowadzącym wyścig p. Gębalą, wyprzedzając nowiutkie i znacznie silniejsze maszyny.

Po ukończeniu wyścigu motocykli nastąpiła przerwa, poczem rozpoczął się wyścig samochodowy. Naprzód wystartowały samochody wyścigowe, a w pół minuty potem samochody sportowe. Niestety zabrakło na starcie p. Maurycego hr. Potockiego, który uszkodził maszynę, jak również p. Henryka Liefelda, który nie dysponował odpowiednią maszyną. Ze startu wysunął się na czoło p. Stuck na wozie Mercedes, a tuż za nim Caracciola na Alfa-Romeo. Jako trzeci jechał p. Broschek na wozie Mercedes i zgóry wiedziało się, że między tymi trzema zawodnikami odbędzie się decydująca walka. Jako przedostatni wyszedł ze startu p. Hołuj, a ostatni p. Ripper. Obydwaj ci zawodnicy Krakowskiego Klubu Automobilowego jechali na mieszance spirytusowej. Już po pierwszem okrążeniu na czoło wysunął się Caracciola a tuż za nim Stuck i Broschek. Już jednak w trzeciem okrążeniu okazało się, że maszyna Broschka nie jest w porządku, wskutek czego musiał on 6 razy po kolei zajeżdżać do stacji zaopatrzenia. Zawodnicy K. K. A. jechali bardzo ostrożnie, oszczędzając swoje maszyny i widać było, że cały swój wysiłek złożą na finisch. W kategorji samochodów sportowych prowadził Schmidt na samochodzie Bugatti. Wobec defektowania maszyny Broschka, który jednak z podziwu godnym uporem ciągle powracał na trasę, walka zaczęła się rozgrywać między Caracciolą i Stuckiem. Różnice odległości między Caracciolą a Stuckiem wahały się od 10 do 26 sekund, przyczem dwukrotnie różnica ta powiększała się i malała. Po 33 rundach ukończyły wyścig samochody sportowe, przyczem 1) miejsce zajął Schmidt (Czechy) na Bugattim i uzyskał średnio 76.580 km. na godzinę, 2) Kubicek (Czechy) na Bugattim, przeciętna 72.660 na godzinę, 3) Cieński (Polska) Alfa Romeo, 70.600 km. na godzinę, 4) Inż. Weinschenk (Polska) Austro Daimler, 67.500 km. na godzinę.

Samochody wyścigowe krążyły po torze dalej,

gdyż miały do przebycia 66 okrążeń, t. j. 200 km. Niestety w 36 rundzie odpadł Stuck wskutek defektu motoru. Zwycięstwo Caraccioli było już pewnem, zwłaszcza, że wyprzedził on innych zawodników o 7 okrążeń. Jadący z nadzwyczajną zaciętością Broschek wysunął się na 2-gie miejsce, jednak nie mógł już marzyć o dopędzeniu Caraccioli, który był przed nim o 7 okrążeń. Jako trzeci jechał Hartman (Węgry) na półtora-litrowym Bugattim, za nim zaś Hołuj, Ripper i Sojka, wszyscy na półtoralitr. Bugattim.

Mniej więcej na 7 rund przed końcem zawodnicy polscy rozpoczynają finisch. Ripper, któremu maszyna, ciągnąca na początku źle, prawdopodobnie wskutek nienależytego przystosowania do mieszanki spirytusowej, po krótkiem zatrzymaniu się w stacji zaopatrzenia, ciągnie obecnie doskonale, zaczyna powiększać tempo. Na oczach trybun wyprzedza on Hołuja, który również zaczyna podciągać tempo, i zbliża się do Hartmana. W 3-ciem okrążeniu przed końcem Ripper dochodzi Hartrmana i na ulicy Stryjskiej wyprzedza go. Entuzjazm publiczności jest olbrzymi, gdyż pewne jest 3-cie miejsce Rippera w kategorji ogólnej i pierwsze miejsce w kategorji wozów do półtora litra. Niestety jednak już w następnem okrążeniu Rippera niema. Wśród publiczności zapanowało przygnębienie. W chwilę później dowiadujemy się, że Rippera prześladował pech, gdyż na Kadeckiej „nawaliła mu kicha“. Publiczność rzuciła się na pomoc zawodnikowi, to też koło było zmienione w ciągu niecałej minuty, co stanowi prawdziwy rekord, o ile uwzględnimy, że takie czasy zmiany kół osiąga się przez zawodową obsługę w stacjach zaopatrzenia. Wskutek powyższego defektu wyprzedzili jednak Rippera Hartman i Hołuj. W chwilę potem przygnębienie zamienia się znowu w entuzjazm, bo Ripper jedzie. Nadaje on swojemu „staruszkowi“ mordercze wprost tempo, a mając jeszcze tylko dwa okrążenia do końca, zdołał wyprzedzić Hołuja i zbliżyć się dość znacznie do Hartmana, na którego wyprzedzenie brakowało mu zaledwie jednego do dwóch okrążeń.

Niestety wyścig skończył się i Ripper musiał się zadowolić 2-giem miejscem w swojej kategorji. Podziwiać tylko należało, że jego stary Bugatti wytrzymał ten wyścig.

Jeżeli się rozchodzi o technikę jazdy poszczególnych zawodników, to Caracciola, Stuck i Broschek jechali prawie jednakowo, mając okrążenia około 2 min. 4 sek. Samochody Stucka i Broschka ciężkie Mercedesy przysparzały wiele trudu ich kierowcom w prowadzeniu, podczas gdy lekka Alfa Caraccioli leżała jak przyklejona do trasy. Samochody Rippera i Hołuja początkowo trochę „rzucało“ na skrętach, widać było brak treningu, w miarę jednak postępu wyścigu, jechali oni coraz lepiej.

Przeciętne w kategorji wyścigowej wynoszą: 1) Caracciola (Niemcy) 86 km na godzinę. 2) Broschek (Niemcy) 78.05 km na godz. 3) Hartman (Węgry) 76.600 km na godz. 4) Ripper (Polska) 76.500 km na godz. 5) Hołuj (Polska) 76.100 km na godz.

Wyścig się skończył, wszyscy spełnili wzorowo swe zadanie, pogoda i kasy dopisały, a publiczność rozchodziła się zadowolona do domów. Cała organizacja była rzeczywiście wzorową... z wyjątkiem megafonu. Speaker bowiem zapowiadał źle, niedokładnie i prawie zawsze w momencie, kiedy przejeżdżały samochody i głuszyły megafony. A przecież speaker widział z mostku komandorskiego, co się działo na trasie. Szkoda, że Małopolski Klub Automobilowy nie mógł skorzystać z uprzejmości naszego speakera, nieocenionego (nietylko jako speakera) p. Adama Dygata. Wówczas i ten drobny szczegół, tak ważny jednak dla publiczności, byłby bez zarzutu.

W każdym razie należy serdecznie pogratulować tak wielkiego sukcesu Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu, który nie szczędząc kosztów ani trudu, zorganizował ten piękny wyścig, przy silnym udziale zawodników zagranicznych, a to tembardziej, że wyścig lwowski będzie prawdopodobnie, wobec wątpliwości odbycia wyścigu tatrzańskiego, jedyną wielką tegoroczną imprezą samochodową w Polsce.

SPORT.

Dnia 17-go września br. urządza Krakowski Klub Automobilowy wspólnie z Aeroklubem Krakowskim oraz Krakowskim Klubem Motocyklowym **„Podhalańskie zawody sztafetowe lotniczo-samochodowo-motocyklowe“**.

W imprezie tej brać mogą udział: a) samoloty sportowe, zapisane do państwowego rejestru statków powietrznych, będących własnością polskich Klubów Lotniczych i ich członków, b) samochody i motocykle sportowe i turystyczne wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym i motocyklom, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce. Piloci, zawodnicy i kierowcy winni posiadać międzynarodową licencję sportową.

Trasa sztafety prowadzić będzie przez następujące odcinki: 1) Kraków — Nowy Sącz, przebędzie samolot turystyczny i zrzuci pałeczkę do samochodu. 2) Nowy Sącz — Limanowa — Dobra — Gruszowiec — Mszana Dolna — Zaryte — Rabka — Nowy Targ lotnisko — przebędzie samochód i odda pałeczkę pilotowi drugiego samolotu. 3) Nowy Targ — Zakopane, przebędzie drugi samolot turystyczny i zrzuci pałeczkę motocykliście. 4) Zakopane — Nowy Targ, przez Bukowinę i Białkę przebędzie motocyklista i odda pałeczkę sztafetową u mety na lotnisku w Nowym Targu.

Zaznaczyć należy, że tego rodzaju ciekawa i oryginalna impreza odbędzie się w Polsce po raz pierwszy. Krakowski Klub Automobilowy zwraca się z apelem do swych Członków, by zechcieli wziąć w niej jak najliczniejszy udział. Sekretarjat Klubu udziela wszelkich wyjaśnień i wydaje regulaminy oraz formularze zgłoszeń, których pierwszy termin upływa z dniem 10-go września br., a termin dodatkowy 13-go września godz. 18-ta.

VI. Polski Zjazd Gwiaździsty nad morze — do Gdyni.

Dnia 30 lipca br. odbędzie się „VI. Polski Zjazd Gwiaździsty nad Morze", organizowany przez Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy.

Na zjeździe tym rozgrywaną będzie nagroda przechodnia Komisji Sportowej K. K. A., dwukrotnie już zdobyta — w poprzednich latach — przez Krakowski Klub Automobilowy. Prosimy Członków, aby wzięli udzial w tej imprezie, reprezentując licznie nasz Klub.

Zaznaczamy, że drogi w Poznańskiem są w bardzo dobrym stanie, a trasa do Gdyni jest jedną z niewielu w Polsce, gdzie automobiliści mogą użyć szybkiej i wygodnej jazdy.

Regulaminy powyższej imprezy znajdują się w Sekretarjacie K. K. A.

Grand Radio Rallye International.

Automobilklub w Nicy zawiadomił nas, że w dniach 27—30 lipca odbędzie się wielki raid radjowy, organizowany przez Kluby: Automobilowy, Motocyklowy i Radjowy dla samochodów i motocykli. Będzie to impreza okrężna ze startem i metą w Nicy, poprzedzona zjazdm z całej Europy.

Masarykuv Okruch.

Podobnie jak w latach poprzednich, organizuje Cs. Autoklub Morawy—Slezsko i w tym roku dnia 4. IX. wyścig „Masarykuv Okruch", oraz Zjazd Pań, który odbędzie się dnia 3 września br.



Tragiczny zgon Księcia Lobkowicza i von Morgena. W wyścigu Avusrennen zginął znany zawodnik czechosłowacki, książe Jerzy Lobkowicz, który w ubiegłym roku startował w „Wyścigu Tatrzańskim", zgłaszając dwa samochody.

Zgon ś. p. Ks. Lobkowicza jest wielka stratą dla sportu automobilowego, gdyż był on znakomitym jeźdźcem i amatorem w pełnem tego słowa znaczeniu, kadra, jakich to zawodników jest dzisiaj coraz mniejsza.

Nasz Klub odczuwa również tę stratę bardzo boleśnie, tembardziej, że zeszłego roku ś. p. książę Lobkowicz, wyrażając zadowolenie z doznanego przyjęcia, obiecał startować we wszystkich międzynarodowych imprezach automobilowych, urządzanych przez nasz Klub.

Zarząd K. K. A. przesłał Autoklubowi Republiky Ceskoslovenske w Pradze serdeczne kondolencje z powodu utraty zasłużonego na polu sportowem członka, na co otrzymaliśmy z Pragi następujące pismo:

Monsieur le Président!

Nous nous permettons de vous remercier de la lettre de condoléance que vous nous avez envoyée à l'occasion de la mort tragique de notre excellent membre le comte J. Ch. Lobkowicz qui a été tué lors de la course de l'ADAC sur la piste d'Avus le 22 Mai et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

AUTOKLUB
Republiky Ceskoslovenske

Otto Tanzer, Vice-Président. — Dr. Joe Hartmann, Vice-Président.

W kilka dni później zginął — jak wiadomo — trenując na Nürnburgring znakomity kierowca niemiecki von Morgen, który w ostatnich latach wybił się na jedno z czołowych miejsc w elicie jeźdźców europejskich.

Sport automobilowy utracił w tragiczny sposób w krótkim czasie dwóch wybitnych zawodników. Oby na tem był koniec.

Przyjęcie wycieczki włoskiej w Klubie. W czasie Zielonych Świąt bawiła w Polsce wycieczka Kombatantów włoskich, pod wodzą posła Eugenjusza Coselschi, którego mieliśmy już zaszczyt poznać w roku zeszłym jako jednego z uczestników pamiętnej wycieczki automobilistów z Bergamo.

Podczas dwudniowego pobytu w Krakowie wycieczka włoska przyjęta była przez Krakowski Klub Automobilowy wspólnie z Włosko - Polskiem Towarzystwem Dante Alighieri w dniu 15 maja. Po wspólnej kolacji, w której wzięli udział poza gośćmi włoskimi przedstawiciele władz państwowych, miejskich, wojskowych, Towarzystwa Dante Alighieri oraz Zarządu K. K. A. — odbył się w salonach Klubu raut, który w serdecznym i miłym nastroju przeciągnął się do rana.

Sprostowanie.

W poprzednim numerze „Wiadomości Klubowych" na liście osób, które zaszczyciły przyjęcie w Klubie z okazji uroczystości wręczenia orderów włoskich pominięto — przez nieuwagę zecera — nazwiska PP.: Hr. Antoniowej Potockiej, Ks. Lilly Lubomirskiej, Hr. Esterhazy i Hr. Rzyszczewskiej. Redakcja „Wiadomości Klubowych" uprzejmie przeprasza za to przeoczenie.

Statystyka wypadków samochodowych w Krakowie:

Statystyka wypadków samochodowych w Krakowie, zanotowanych przez Pogotowie Ratunkowe w roku bieżącym, przedstawia się następująco:

Styczeń 6 wypadków, luty 9 wypadków, marzec 16 wypadków, kwiecień 13 wypadków, maj 7 wypadków, czerwiec 18 wypadków.

Redaktor odpowiedzialny: Jerzy Judkiewicz. **Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.**

Zakłady Graficzne „STYL", Kraków, ul. Krupnicza 6, pod zarządem M. Twardosza.